

Heimatkundliche Beilage

zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr. 19 1. November 1973 2. Jahrgang

Einladung zum Besuch einer Ausstellung: Die schon am 1.6.1973 angekündigte Ausstellung von P. Martin Mayrhofer findet von Samstag, 10.11.1973, 17,00 Uhr, bis Sonntag, 25.11.1973, 17,00 Uhr, im Stift Seitenstetten statt.

Dr. Leopoldine Pelzl: Die Donau und ihre Landschaft in unserem Bezirk

Die Nordgrenze unseres Bezirkes bildet die Donau - eine großartige Naturerscheinung, ein Ausgang der Kulturentwicklung seit ältesten Zeiten. 776 km hat sie zurückgelegt, wenn sie bei Mauthausen in unseren Bezirk eintritt, in einer Länge von 45 km durchfließt sie ihn und hat bis zu ihrer Mündung noch einen Weg von 2067 km vor sich. Breit und ruhig zieht sie dahin. Das bewirkte Menschenwerk. Ganz anders war die Donau in ihrer Urgestalt.

In unserm Bezirk ist sie weit über 10 Millionen Jahre alt. Sie bildete sich aus der Verlandung und dem Abfluß des Meeres, das in der Tertiärzeit unser heutiges Alpenvorland bedeckte. In einem riesigen, versumpften Delta mündete sie damals ins Restmeer des Wiener Beckens bei Mistelbach. Die Schotter bei Öd sind Ablagerungen dieser Urdonau. Das Meer hatte hunderte Meter hoch abgelagert, meist Schlier. An seiner Küste entstand der kristalline Sandstein von Wallsee. Als sich im Zuge der Alpenfaltung das Land hob, mußte sich die Donau 250 m tief einschneiden. Leicht räumte sie den Schlier aus, dann kam sie auf den Untergrund des Meeresbodens, das Urgestein des Böhmischen Massivs. Kein Gestein darin ist härter als der Weinsberger Granit, aus dem es von Kollmitzberg bis Freienstein besteht. Aber die Donau mußte durch! Erst staute der Granit das Wasser im Machland, wo die Böhmische Masse tief gesunken war. Endlich brach sich der Strom einen Weg, eng und gekrümmt. Der Granit lag zertrümmert im Strombett, das tosende Wasser verfing sich in seinen Felsen und Schlüchten; so entstand der Struden, der Greiner Strudel und Wirbel. - Inzwischen hatte sich das Klima extrem gewandelt. Tropisch war es zur Zeit des Schliermeeres - um 700 000 kam es zur Eiszeit. Die starre Kälte in der Tundralandschaft mag nicht wenig zum Bersten des Granits im Struden beigetragen haben. In der älteren, kälteren Periode der Eiszeit bildete die Donau mit ihren Nebenflüssen ein mächtiges Urstromtal auf den Höhen der Strengberge. Die ungeheuren Massen ihrer Ablagerungen sind bis auf die Kiesel meist verlehmt und bilden heute den fruchtbarsten Ackerboden. Die darunterliegenden Terrassen der späteren Eiszeit sind im Donau-Ennswinkel erhalten: tiefgründige Schotter, die heute willkommenes Baumaterial liefern und auch die besten Grundwasserträger sind. In den letzten 15 000 Jahren nach der Eiszeit lagerte der Strom bis zu 3 m Schotter, Sand und Schlamm ab. Er zerteilte sich im Becken zwischen Mauthausen und Ardagger in zahllose Arme; bei Hochwasser überflutete er das ganze Becken und verlegte beim Rückzug sein Hauptgerinne jeweils zwischen Perg und dem Steilufer unseres Bezirkes. Von der unwirtlichen Beschaffenheit des Beckens zeugen die Namen: Machland - früher auch der Name unseres Gebietes = "Im Ach-, d.i. Wasserland"; "Haufen" für Inseln und Auen: Sie entstanden auf Schotterhaufen; Neuschütt; Bruch kommt von brechen; "Holler" ist verwandt mit Hüll, ahd hulia = Sumpf; Marksee; Au; Albing = "Bei

./.

den Albern, d.i. Weißpappelleuten"; St. Pantaleon gilt als Helfer in Wassersnot. Meist spät und sehr zögernd entstanden bäuerliche Siedlungen auf den geringen Schwellen des Aubodens oder künstlichen Erhöhungen. Bei Hochwasser ging unendlich viel Hab und Gut verloren. In einem Rhythmus von 7 - 10 Jahren wechselt Hoch- und Niederstand des Wassers. Beim Hochstand kam es zu Überschwemmungen, 7 große allein im 19. und 7 auch im 20. Jh. Besonders im 14. Jh. wüteten die Hochwasser. 1787 wurde Markt Ardagger, 1897 St. Pantaleon verwüstet. Verödet sind die Siedlungen Chop-el, Hart, Renning, Zainwörth und Zwieselkirchen im Gemeindegebiet Haag. Eine Römerstraße entlang dem Südufer ist weggerissen. Das alte Schloß Achleiten mußte aufgegeben werden. Ehemalige Gehöfte westlich von Wallsee sind heute überflutet. In der Hochau bei Markt Ardagger soll eine Kirche, die aus der Karolingerzeit stammt, im Strombett liegen. Bei Niederwasser bildeten schmale Donauarme für die Einheimischen kein großes Hindernis; so waren seinerzeit Häuser von Hagenau und Rotau in Saxen eingepfarrt, die jetzt der Strom von Oberösterreich trennt.

Dennoch war für unsern Bezirk der Lauf der Donau - im Wasserdschungel der Niederung und zwischen den Felswänden des Strudens mit ihrem Neigungswinkel bis zu 45 Grad - der beste Schutz vor feindlichem Einbruch aus dem Norden. Zumal das Böhmische Massiv jenseits des Stromes bis ins Mittelalter fast unbesiedelt war. Alle historischen Wanderbewegungen von Norden her umgingen unseren Bezirk, und selbst vom Hussitensturm und dem Einfall der Schweden im Dreißigjährigen Krieg blieb er verschont. Gefährlich waren nur der Übergang bei Mauthausen, ferner die wegsame Bruchlinie, die NW-SO über Saxen am Westrand des Kollmitzberges verläuft, sowie eine weitere Bruchlinie, NO-SW über Sarmingstein zur Straße Freienstein - Viehdorf. Dort häuften sich auch die Festungsanlagen. Sie sind heute zum größten Teil nicht mehr erhalten. In St. Pantaleon, gegenüber von Mauthausen, zeigt das kleine, im 16. Jh. erbaute Schloß noch die breiten Wassergräben der einstigen Burg. Freienstein war eine Gründung der bairischen Grafen Sempt-Ebersberg auf Persenbeug. Sie waren bis zum Aussterben des Geschlechtes im Jahr 1045 die mächtigsten Herren in diesem Raum. Zu Ende der Babenbergerzeit war die wichtige Festung schon in den Händen der Landesfürsten. Ihre Wehranlagen erstreckten sich entlang der Straße nach Viehdorf bis Klein-Wolfstein. Ihr Burgbezirk reichte bis Neumarkt a.d.Ybbs und Ardagger. Jederzeit konnte sie den Donauverkehr sperren. Das benützten die Burgleute wohl auch, um von den Schiffen ungerechtfertigte Abgaben zu erheben. - Auch der Struden bot bei der Insel Wörth einen bequemen Übergang, wenn der Fluß dort vereist war, und das war häufig der Fall (etwa 1829 - 1870 23mal 1 - 81 Tage, im Durchschnitt 10 Tage). Befestigungen weisen dort bis auf die Zeit 1200 v.Chr. zurück, namentlich bei dem nun gesprengten Hausstein; später waren dort vier Burgen, die auch der Sperre der Fahrtrinne dienten.
Die Römer machten die Donau zur Nordgrenze ihres Reiches und sicherten sie durch eine Flotille, Signal-, später Wachttürme (erforscht bei uns bisher nur der von Engelberg) und im Machland durch ein Kastell für eine 500 Mann starke Hilfstruppe in Wallsee. Nach den Markomannenkriegen wurde jenseits der Donau ein 7 km breiter neutraler Grenzstreifen eingerichtet. Übermächtig lockten die Reichtümer der römischen Welt die germanischen Barbaren an! Damals blieb unser Bezirk nicht frei von feindlichen Einfällen, wie die vergrabenen Münzschätze von Klein-Erla (um 140 n.Chr.) und Ennsdorf (um 270 n.Chr.) vermuten lassen. Das Kastell Wallsee wurde in der Mitte des 2. Jh. zerstört, vielleicht in den Markomannenkriegen. Im ganzen war aber doch hier bis zur Völkerwanderungszeit ein Raum des Friedens und Wohlstandes.

./.

Eine Limes-(=Grenz-)straße begleitete in der Römerzeit die Donau in mehreren Trassen, sie war großartig angelegt und gebaut. Gerade durch sie kam es in der Völkerwanderungszeit zur völligen Verheerung des Landes bis zur Voralpenkette. Denn die Wanderscharen der Germanen aus Ost und West und die Hunnen benützten vorzüglich diese Straße und plünderten und brandschatzten ringsum. Entlang dieser Straße, die dann strata publica, Königs- oder Hochstraße hieß, vollzog sich aber auch der von Westen kommende Wiederaufbau im Mittelalter.

Wichtiger war jederzeit der Wasserweg der Donau selbst. Er ist älter als jede Straße zu Lande. Ein Depotfund in Wiesen erlaubt den Schluß, daß man seit mindestens 3200 Jahren Fernfahrten unternommen hat. Auch war der Wasserweg der Straße immer überlegen. Denn ein Schiff faßt ungleich mehr, als ein Wagen oder gar ein Träger oder Lasttier befördert (ein "Kehlheimer" bis zu 40 Wagenladungen); der Transport mittels Ruderschiffen war trotz vieler Hindernisse im Strombett drei- bis viermal schneller als auf der Straße. Zudem verfielen die Römerstraßen, ohne daß man bis ins 11. Jh. neue geschaffen hätte, und nachher blieb der Straßenzustand bis ins 18. Jh. elend. Freilich war der Schiffsverkehr ungleich mehr mit Mautgebühren belastet. An unserm Ufer gab es keine rechtmäßige Maut. Das älteste Fernfrachtgut dürfte auf der Donau das unentbehrliche Salz gewesen sein, es wurde zuerst aus Bayern und Salzburg, ab 1400 aus Gmunden und Aussee eingeführt. In Enns und Wallsee durfte es in mittelalterlicher Zeit entladen werden und kam auf dem "Ennser Flötzersteig" (Enns-Aschbach) und der "Salzstraße (Wallsee-Öd-Aschbach) in unseren Bezirk. Donauabwärts gingen ferner große Mengen von Holz und Holzwaren. Vor dem Aufkommen der Bergfahrt zerlegte man am Ziel auch die Schiffe und verkaufte sie als Holz. Seit dem 12. Jh. waren die Flöße mit steirischem Eisen und mit Eisenwaren, meist Messern, beladen. Aus Süddeutschland brachten Kaufleute Tuch und Tuchwaren, später überseeische Gewürze und die mannigfachen Güter der aufkommenden Industrie Westeuropas. Schließlich verfrachtete man große Mengen von Pflastersteinen aus Mauthausener Granit. - Erst im 14. Jh. kam auf der Donau der kostspielige Gegentrieb, die Bergfahrt, auf: Zuerst Menschen, dann Gespanne von 9 - 60 Zugtieren schleppten die Schiffe auf dem Treppelweg stromaufwärts. Heute dient der Treppelweg zur Kontrolle der Uferverbauung. Bis gegen Ende des 17. Jh. gingen Unmengen von Wein ins heutige Deutschland. Nicht minder wichtig war der Getreidetransport nach dem Westen. - Die größte Zeit des Personenverkehrs auf der Donau war die Epoche der Kreuzzüge. Denn diese bestanden nicht nur aus den wenigen allbekannten großen Fahrten, sondern es war ein dauernder, manchmal stärkerer, manchmal geringerer Strom von Einzelunternehmungen gegen das Heilige Land gerichtet. An der Donau brachte er einen wirtschaftlichen Aufschwung sondergleichen, es war die Blütezeit der Siedlungen am Strom. Die eindruckvollsten Ereignisse waren der Durchzug des Zweiten und Dritten Kreuzzuges unter Führung der deutschen Kaiser, Konrad III. und Friedrich Barbarossa; Fürsten und vieltausend Ritter nahmen daran mit ihrem Troß teil, alle herrlich gerüstet. - Seit 1696 gab es einen geregelten Verkehr mit "Ordinarischiffen", 1838 trennte man den Personen- und Lastverkehr. 1837 kam von Wien herauf das erste Dampfschiff, und 1838 begann der regelmäßige Dampfschiffverkehr. Noch in der ersten Hälfte des 19. Jh. war unsere Strecke stark befahren. In Linz passierten jährlich 200 000 Zentner stromabwärts und 300 000 Zentner stromaufwärts. Mit dem Bau

./.

der Westbahn 1858 - weniger der Donauuferbahn - schien die Wasserstraße zu veröden. Doch heute trägt sie wieder den internationalen Schwerst- und Massentransport: Kohle, Holz, Bausteine und Baustoffe, Erze und Dünge-mittel. Durchschnittlich fördert gegenwärtig 1 PS auf der Schiene 500, auf dem Wasser aber 4000 kg. Die Schiffe haben durchwegs Dieselantrieb. 10 - 12 Lastschiffe durchfahren im Tag unsere Strecke. Der Personenverkehr gewinnt durch die Type des Tragflügelbootes neue Impulse, es besitzt die hohe Geschwindigkeit von 60 km/h.

Das schwerste Hindernis der gesamten Donaufahrt mußten die Schiffer in unserm Bezirk bewältigen: den Strudel und Wirbel. Das Wasser toste und schäumte um die Felsenriffe des Strudels, das "Gehachelt", dann prallte es auf den gewaltigen Felsen des Haussteines und drehte sich in rasendem Wirbel mit einem Trichter von 1,5 m Oberflächentiefe. Bei Niederwasser verunglückten die Schiffe im Gehachelt, bei stärkerem Wassergang gerieten sie in den Wirbel; die Trümmer trieben in der Freithofslacken am jenseitigen Ufer an. Ohne Lotsen kam man nicht durch die Gefahr. Dreimal mußte ein Schiff auf der Bergfahrt das Ufer wechseln. Betend durchfuhr man Strudel und Wirbel. "Wenn sich aber der Schwarze Mönch auf den Felsen zeigte, war das Schiff verloren." Vom Gipfelstein in der Gemeinde Neustadtl schaut man hoch auf den Strudel hinab. Dort befand sich in prähistorischer Zeit eine Opferstätte. Eine andere war in Innerzaun, auf der Höhe des Kollmitzberges. Hier konnte man den Strom überblicken und zutiefst erleben: seinen schimmernden Lauf bis hinauf zum Luftenberg; die stillen Arme, die die Auen tränken; die verderbliche, beckenfüllende Flut des Hochwassers und die Urgewalt des Elements im Durchbruchstal. Auf dem Grund des Strudels fanden sich bei der Regulierung zahlreiche römische Münzen, mit denen die Schiffer dem Stromgott opferten. Noch bis ins späte Mittelalter wurden im Struden über Bord Gefallene nicht gerettet, weil der Stromgott sein Opfer haben mußte. In christlicher Zeit baute man dem hl. Nikolaus, dem Beschützer der Schiffer, Kirchen: in Mauthausen; vermutlich in der Hochau, vor dem ersten Hindernis, dem Katzenstein; in Hofkirchen bei Saxen, Markt Ardagger und St. Nikola. Bis 1913 wurde nach geglückter Durchfahrt eine Geldspende für das Schifferspital in St. Nikola eingehoben, an unserm Ufer zwischen Tiefenbach und Sand. In den Romanen "Ahnung und Gegenwart" und "Witiko" beschrieben Eichendorff und Stifter die Fahrt durch Strudel und Wirbel. Im 16. Jh. unternahm man einen ersten, völlig unzureichenden Versuch, das schreckensreiche Hindernis zu beseitigen; vieljährige Bemühungen unter Maria Theresia und Joseph II. brachten einige Erfolge. Unter Kaiser Franz Joseph gelang die Regulierung, nachdem das Brautschiff mit Kaiserin Elisabeth beinahe verunglückt wäre. Der Hausstein und die Felsen im Gehachelt wurden gesprengt. Völlig gefahrlos ist die Fahrt durch den Struden erst seit dem Stau für das Kraftwerk Persenbeug.

Der Verkehr wich, wo es ging, dem Struden durch den Landweg aus. Dieser ging auf unserer Seite von Markt Ardagger nach Ybbs; er führte meines Erachtens nicht über Amstetten, wohin die Straße erst um 1870 angelegt wurde, sondern auf einer Altstraße über Viehdorf und Seisenegg, geschützt durch diese beiden Burgen. In der Zeit der Kreuzzüge dürfte Salvetär, Gemeinde Zeillern, ein Anlegeplatz gewesen sein. So berichtet die Tradition, und das besagt auch der Name: Salvaterra, das heißt "Gesichertes Land". Bis 1734 war nämlich die Fahrtrinne ab Wallsee an unserm, dem südlichen Ufer.

Wohl an ihr entstand Empfing, die älteste Siedlung. Ihr Name, "Ansiedlung des Ampho", machte schon den ersten I-Umlaut (A wurde zu E) mit, der vor oder um 750 eintrat.

Fortsetzung folgt!